Mittag=Ausgabe.

Annoncen= Annahme=Bureaus.
In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Meseritz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Zweiundachtzigster Jahrgang.

Annoncen= Annahme=Bureaus.
In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank".

Nr. 800.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Freitag, 14. November.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1879.

Amtliches.

Berlin, 13. November. Der Kaiser hat geruht: dem Bischof von Straßburg i. E., Andreas Räß, die Erlaubniß zur Anlegung des von des Großherzogs von Baden königlichen Hoheit ihm verliehenen Großkreuzes des Ordens vom Zähringer Löwen zu ertheilen.

Die Kanzlei-Diätarien Ammon, Zimmermann und Reese sind zu Geheimen Kanzlei-Sekretären im Reichskanzler-Amt ernannt worden.

Der Notar Funck in Nideggen ist in den Amtsgerichtsbezirk Düren, im Landgerichtsbezirke Aachen, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Düren, versetzt worden.

Dem Thierarzt erster Klasse Johann Friedrich Ludwig Woestendiek zu Rothenfelde ist die kommissarische Verwaltung der Departements-Thierarztstelle für den Regierungsbezirk Arnsberg und der Kreis-Thierarztstelle des Kreises Arnsberg übertragen worden.

Vom Landtage.

9. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 13. November, 11 Uhr. Am Ministertisch Maybach, und Bitter mit mehreren Kommissarien.

Die erste Berathung des Gesetzentwurfs betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat wird heute zu Ende geführt.

Abg. Berger (gegen die Vorlage) erklärt die Bestrebungen der Regierung nach Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes, namentlich im Interesse der östlichen Landestheile stets unterstützt zu haben, aber immer nur als ein überzeugter Anhänger des gemischten Systems, das der Regierung gestattet, moderirend und stimulirend, aber immer dirigirend auf das preußische Eisenbahnwesen einzuwirken. Nachdem diese Grenze mehr als erreicht ist, will die Regierung das monopolistische Staatssystem herstellen und die Privatbahnen ruiniren, die sich um unseren Verkehr und das Vaterland hoch verdient gemacht haben. Die Motive sind eine Anklageschrift der Privatbahnen und eine Schönfärberei des Staatsbahn-Systems, in beiden Tendenzen unbegründet. Daß Preußen neben Belgien die meisten Eisenbahnen besitzt, verdankt es dem gemischten System und in erster Linie den Privatbahnen. Der Gesetzgeber ließ die Privatbahnen mit vollem Bewußtsein zu, weil er es nur durch sie für möglich hielt den Staat mit den erforderlichen Kommunikationen zu versehen. Nach 1866 entwickelte sich das Strousberg'sche System, das ich niemals vertheidigt habe; aber die Thatsache steht fest, daß die Landestheile, in denen Herr Strousberg mit den bekannten Mitteln gebaut hat, diese Bahnen um jeden Preis verlangten und gegen die Art, wie er sie baute nichts zu erinnern fanden, daß ferner die Staatsregierung die Konzessionen zu diesen Bauten und dem ganzen General-Entreprisenwesen ertheilte. In der Periode von 1871 bis 73 haben wir alle gesündigt, auch die Staatsregierung. Im Jahre 1873 erwarb sich Lasker das unvergängliche Verdienst gegen den Unfug auf dem Gebiet des Privatbahnwesens in seiner berühmten Rede aufzutreten und er allein war es, der die Untersuchung der Uebelstände herbeiführte, eine Anerkennung, die der Redner heute für diesen ausgezeichneten Mann um so lieber ausspricht, als er jetzt von allen Seiten in unverdienter Weise angegriffen wird. (Lebhafte Zustimmung links.)

Dann soll nach den Motiven die Entwickelung in den modernen Kulturstaaten auf die Absorption der Privatbahnen durch den Staat hindrängen. Das liest sich schön und wenn man es nicht besser wüßte, könnte man es glauben; allein die Statistik weist nach, daß von allen Bahnen auf dem Erdenrund ⅞ im Privat- und nur ⅛ im Staatsbesitz sich befindet, und von den letzteren entfallen die meisten auf Deutschland. Eine Staatsindustrie wie sie jetzt getrieben werden soll, hat vor allen Dingen ein kräftiges Parlament zur Voraussetzung, das den betreffenden Minister in jedem Augenblick entfernen kann, wenn er diese Industrie so treibt, wie es dem Parlament nicht paßt. Das ist aber bei uns nicht der Fall. (Nein! rechts.)

Ich halte alle Anklagen über die Vergeudung des Nationalvermögens durch die Konkurrenz der Staats- und Privatbahnen nur für Phrasen. Jetzt ist es mit der Weisheit Desjenigen, der vom Rathhaus herunterkommt, leicht zu sagen, man hätte das früher so und so machen sollen. Wissen Sie nicht, daß durch die norddeutsche Bundesverfassung und später durch die deutsche Reichsverfassung ausdrücklich das viel beklagte Verbot des Gesetzes von 1838 über die Anlage von Konkurrenzbahnen aufgehoben wurde? Der Partikularstaat Preußen kann doch jetzt nicht wieder zu dem alten Standpunkt zurückkehren. Wird von Vergeudung gesprochen, dann greife die Regierung zuerst an ihren eigenen Busen: wer hat Arnsdorf-Gassen auf der Niederschlesisch-Märkischen gebaut? wer Hannover-Harburg vorgeschlagen? wer in Berlin zwei kolossale, Millionen kostende, fünf Minuten von einander entfernte Bahnhöfe, des Ostbahnhofes und des der Niederschlesisch-Märkischen, in Hannover einen neuen Bahnhof für 30 Millionen gebaut und für einen eben solchen in Frankfurt 25 Millionen gefordert?

Die Motive versprechen ferner beim Uebergang aller Privatbahnen auf den Staat unermeßliche Ersparnisse; nun es ist ja wahr, die Privatbahnen haben mehr Direktorien nöthig und Direktoren und Aufsichtsräthe kosten viel Geld; trotzdem wirthschaften die Privatbahnen mit viel weniger Beamten als die Staatsbahnen. Wir aus den westlichen Provinzen sind ohne Unterschied der Fraktion am kompetentesten zum Urtheil darüber, weil wir Staatsbahnen und Privatbahnen nebeneinander funktioniren sehen. Die Beamten der Privatbahnen bekümmern sich weit eingehender um die lokalen Verkehrsinteressen, als es auf den Staatsbahnen geschieht. Ferner sind die Beamten der Privatbahnen ständige, während die der Staatsbahnen jeden Augenblick versetzt werden. (Sehr wahr! links.) Die Motive gehen in ihren Anklagen gegen die Privatbahnen so weit, daß sie ihnen sogar den Kostenaufwand für die Konferenzen der Direktoren zum Vorwurf machen, die allerdings erheblich sind, aber noch lange nicht so, wie die Reisekostenfabrikation bei den Staatsbahnen. (Sehr richtig!) Die dem Tarifwesen in den Motiven gemachten Vorwürfe der willkürlichen, verworrenen und schwankenden Gestaltung kann man zugeben, aber sie ist nothwendig, weil die Verkehrsmittel den raschen Veränderungen in dem Verkehr und seinen Ansprüchen folgen müssen. Alle großen Verbesserungen im Tarifwesen sind in erster Linie den Privatbahnen zu danken, die Durchgangszüge, die Schnellzüge und der Einpfennig-Tarif. Die Hauptschuld an unseren jetzigen Zuständen trägt die Staatsregierung, weil sie, trotz wiederholter Aufforderung durch dieses Haus keinen rationellen Eisenbahnplan gemacht, sogar manche später nöthig gewordene Fusion verweigert. Unsere ältesten Privatbahnen sind besten in der ganzen Welt. Ich erkenne auch die Sünden mancher Bahnen, so namentlich der Berlin-Anhaltischen Bahn an, aber diese sind die wettgemacht durch eine in den letzten Jahren eingetretene bessere Verwaltung. Heute klagt man viel mehr über die Staatsbahnen als über die Privatbahnen. Die Köln-Mindener und die Rheinische sind musterhaft verwaltet; bei Mewissen in Köln und seinem Spezialdirektor Rönne können die Herren auf der Ministerbank alle in Bezug auf gute und billige Verwaltung noch recht viel lernen. Im Jahre 1873 gab die Reichs-Eisenbahn in Elsaß-Lothringen zuerst das Signal zur Tarif-Erhöhung, dann die preußische Regierung im November 1873 unter Führung von Camphausen und Achenbach und endlich Baiern, das auch nur Staatsbahnen hat. Den energischsten Widerstand leistete Mewissen von der Rheinischen Bahn. Glaubt denn nun der Finanz-Minister sich verpflichten zu können, wie die Motive es versprechen, die Tarife in Zukunft niemals zu erhöhen? Bei Steigerung der Selbstkosten müssen zur Vermeidung der größten finanziellen Gefahren doch auch die Tarife gesteigert werden. 1873—74 waren die Kohlen- und Eisenpreise vier- resp. dreimal so hoch wie heute, und das kann wenn auch nicht ganz so, einmal wiederkommen. Was wir dann ohne Steigerung der Tarife zu unserem Staats-Eisenbahnwesen zuschießen müssen, mag der liebe Gott wissen. Der Redner glaubt sich durch sein Verhalten im Reichstage gegen den Verdacht geschützt, als wolle er den Privatbahnen gestatten, die Zollpolitik des Reichs mit ihrer Tarifpolitik zu durchkreuzen. Das kann durch ein gerechtes und billiges Tarifgesetz — allerdings nicht ein solches, wie es jetzt dem Bundesrath vorliegt — dem sich die Privatbahnen pflichtgemäß und willig unterwerfen werden, verhindert werden. Nur darf man dabei die wichtige Konkurrenz der Wasserstraßen nicht vergessen, deren Tarife wir nicht fixiren können. Ein so riesiges Geschäft kann man nicht in den oberen Regionen mit dem Assessor, in den unteren mit dem zivilversorgungsberechtigten Unteroffizier machen, und ein anderes Material steht doch dem Minister nicht zur Verfügung. Wenn die Uebelstände in England so groß wären, wie Cohn sie schildert, dann würde das souveräne Parlament von über 700 Mitgliedern trotz der 60 Eisenbahn-Direktoren, die darin sitzen mögen, schon eingegriffen haben. Herr Maybach zitirt und liest aber immer nur das, was in sein System paßt, gemäß dem alten Vers: Man nennt das gern Autorität, was gerade wie man selber kräht. Lassen Sie sich dadurch nicht bange machen, daß die Verträge nun einmal abgeschlossen sind. Wenn wir sie ablehnen, dann werden die Privatbahnen, die bis jetzt Kredit haben, sich nicht mehr angesichts der ihnen drohendn Gefahr aller Neubauten enthalten, wie es jetzt zum nicht geringen Schaden unserer Industrie geschehen ist. Der Staat dagegen wird, wenn er irgendwie drohende Wolken am politischen Horizont sieht oder seine Finanzen nicht in Ordnung sind, sich des Eisenbahnbaus enthalten.

Blicken wir auf die Resultate der Staatsbahnen in den deutschen Bundesstaaten, die bereits das Glück eines ausschließlichen Staatsbahnsystems genießen. In Baden haben sich die Staatsbahnen in dem Zeitraum von 1872 bis inkl. 1877 mit 3,7, in Baiern mit 4,1, in Württemberg mit 3,55 und in Sachsen allerdings mit 5,4 pCt. verzinst. Jedoch hat der sächsische Finanzminister in dem Exposé seines Etats konstatirt, daß die Eisenbahnen für das vorige Jahr eine Mindereinnahme von 7—8 Millionen Mark gehabt hätten. Wenn das schon in Sachsen, das kaum die Größe einer preußischen Provinz hat, geschehen konnte, was wird uns erst geschehen, wenn wir den von der Regierung vorgeschlagenen kolossalen Eisenbahnetat annehmen! Wie auch die Garantieen von Ihnen gefaßt werden mögen, immer wird der Eisenbahnminister thatsächlich der Souverän aller Eisenbahnen sein. Wir haben in Preußen kein Gesetz über die Verwaltung der Staatsbahnen. Wie der Minister eine solche Macht politisch mißbrauchen kann, dafür erinnere ich daran, daß ein Minister in der Konfliktsperiode einem Mitgliede dieses Hauses, welches für den Ober-Bürgermeister von Köln, Dr. Becker, als Abgeordneter zu stimmen wagte, durch Verfügung jede Lieferung für irgend eine Staatsverwaltung wegdekretirte, obwohl die Regierung selbst diesen Lieferanten als den zuverlässigsten kurz vorher empfohlen hatte. Diese Vorgänge von damals können unter anderen Umständen einmal wiederkehren. Wer das ermöglichen will, der möge dies Gesetz annehmen. Man sagt mir: Echauffiren Sie sich nicht; die Majorität für das Gesetz ist schon da, die ganze Rechte und ein großer Theil der Nationalliberalen werden dafür stimmen, und wenn es erst heißen wird: centrum locutum, dann ist ja res decisa da. (Heiterkeit.) Der Abgeordnete Windthorst hat vor einigen Tagen die besondere Vorsicht seines hannoverschen Landsmannes Miquel gerügt, aber ich möchte ihm doch auch diese hochwichtige hannoversche Vorsicht anrathen. Wer gegen Staatsomnipotenz kämpft, wie das Zentrum, von dem verstehe ich nicht, wie der für dieses Gesetz sprechen kann (Sehr wahr! links.) Der Abg. Windthorst muß in der That sehr früh aufstehen (Heiterkeit), wenn er sich nicht auf diesem Gebiete eines Tages überzeugen will, daß er vielleicht hintergangen ist. Die Vorsicht ist in der That eine große Tugend der Hannoveraner. Als den Hannoveranern 1843 angesonnen wurde, Staatsbahnen zu bauen, waren die dortigen Stände sehr vorsichtig bei der Bewilligung der dazu nöthigen Anleihe. Sie behielten sich die Genehmigung der Tarife vor und erließen zunächst ein Gesetz, die Einrichtung einer Eisenbahnkasse betreffend. Danach sollten die Erträge der bewilligten Anleihe in eine besondere, völlig getrennt zu verwaltende Eisenbahnkasse gestürzt werden. Die Aufsicht über die Eisenbahnkasse führte das von den Ständen gewählte Schatzkollegium, dessen Präsidenten der Souverän ernannte, und welches allein Anweisungen auf die Kasse gab, soweit es die Befürfnisse der Bahnen im Rahmen der Regulative erforderten. Die Mittel der Eisenbahnen durften vor Amortisation ihres Anlagekapitals zu keinem der Eisenbahnanlagen fremden Zwecke verwendet werden. Ferner sollten für die Eisenbahnen auch Etatseinnahmen aller Art verwendet werden. Sie sehen also, was die Hannoveraner damals für kluge, kluge Leute gewesen sind (Heiterkeit), aber sie waren noch klüger, indem sie das Gesetz, betreffend die Zuziehung ständischer Kommissarien bei den Eisenbahnunternehmen erließen. Die Frage der Garantien ist ein Internum der Majorität; ich habe Ihnen blos dazu interessantes Material geliefert. Sie können das daraus Passende sich auswählen. Wo thatsächlich kein verantwortliches Ministerium vorhanden ist wie bei uns, da darf das Parlament nicht allzu bescheiden bei Eingriffen in die Exekutive sein. „Bescheidenheit ist eine Zier, in parlamentarischen Dingen kommt man aber weiter ohne ihr." (Heiterkeit.) Der Redner schließt etwa mit den Worten: Gestern sagte mir ein Kollege, der mir davon abrieth, für eine verlorene Sache noch mit einer langen Rede zu kämpfen, zum Trost: victrix causa diis placuit, sed victa Catoni. Ich bin kein Cato, aber daß die Majorität eine besondere Gottähnlichkeit habe, ist mir auch noch nicht eingefallen. Ich habe meine Ueberzeugung ausgesprochen, mag nun die Majorität entscheiden. (Beifall.)

Abg. Miquel: Wenn der Herr Vorredner sich auf die Hannoveraner als vorsichtige Leute, die sich nach Garantien umsehen, bezieht, so hätte er sich auch auf uns als entschiedene Anhänger des Staatsbahnsystems beziehen sollen. Der Erfolg dieser so hoch gepriesenen Vorsicht war freilich ein sonderbarer: denn auf Grund dieser Eisenbahnkassen hatten wir auf sehr bedeutende Einkünfte aus dem Staatsbahnsystem des damaligen Königreichs Hannover verzichtet, die zur Schuldentilgung verwendet wurden, und als sie fertig und das Opfer gebracht war, — da wurden wir preußisch (Heiterkeit). Zur Sache selbst beweist die Ausdehnung dieser Debatten die Schwere der Entscheidung und der Verantwortlichkeit, die das Haus trifft, sowohl die, welche zur Vorlage Ja, wie die, welche Nein sagen. Denn sie stellt sich selbst als ein erster großer Akt zur Beseitigung des gemischten und zur vollen Durchführung des Staatsbahnsystems dar. Ich stehe mit der großen Mehrheit meiner politischen Freunde, was die allgemeine Richtung dieser Politik betrifft, auf dem Boden der Staatsregierung, aber wir reserviren uns alle Freiheit, die ja jetzt erst mit Energie eröffnete Politik, die erst allmälig durchgeführt wird, in jedem Stadium frei zu entscheiden. Mit der Ueberstürzung in Durchführung der Staatsbahnidee bin ich durchaus nicht einverstanden und würde es z. B. nicht beklagen, wenn die zur Zeit mit anderen Bahnen schwebenden Verhandlungen nicht zu Stande kämen, mit Rücksicht auf die Staatsfinanzen und um wieder einmal einen Standpunkt zu haben und Erfahrungen abzuwarten. Wenn man das Gesetz von 1838 liest und sich die damalige politische und finanzielle Lage des preußischen Staates vergegenwärtigt, so wird einem von vornherein klar, daß die damaligen Staatsmänner wegen mangelnder Reichsstände außer Stande waren, Anleihen zu kontrahiren und damit auch außer Stande, Eisenbahnen in irgend erheblichem Umfange zu bauen. Aus dem Gesetz von 1838 und aus den Konzessionsbedingungen für die ersten Bahnen geht der Wille der Regierung, sich die Bahnen zu reserviren, ausdrücklich hervor. Sobald der preußische Staat finanziell in der Lage war, ist er Schritt für Schritt mit dem Bau und eigenen Betrieb von Bahnen vorgegangen. Dadurch sind wir allmählig zum gemischten System gekommen, und es entsteht die Frage, hat der so entstandene Zustand die Natur der Dauer in sich, ist das gemischte System ein System oder nur ein Uebergangszustand? Wir haben es hier mit einem Monopol zu thun, welches große, wesentlich öffentliche Ausgaben zu erfüllen hat. Wenn es praktisch möglich wäre, daß Jeder, der sich einen Wagen und eine Lokomotive anschafft, wie auf einer Chaussee auf den Schienen fahren könnte — es ist ja thatsächlich unmöglich —, so würde der Monopolcharakter des Schienenweges erst recht in Erscheinung treten. Auf den Einwand, daß Staatsaufsicht und Tarifgesetzgebung für die Vertretung der öffentlichen Interessen bei den Privatbahnen sorgen, erwidert der Minister: die Aufsicht ist machtlos, die Tarifgesetzgebung hat bis jetzt noch zu keinem befriedigenden Abschluß führen können. Und dem ist auch so, sonst würden sehr bald von allen Seiten Remonstrationen kommen über die schweren Nachtheile der Staatsaufsicht, die das Privatkapital nicht zu vertragen im Stande sei. Die rapide Courssteigerung der Aktien jener Bahnen, über deren Ankauf die Regierung unterhandelt, beweist, daß die Privatgesellschaften das Vertrauen zu sich selbst verloren haben und daß sie von Staatshänden entschiedene Besserung erwarten. Zur Staatsaufsicht kommt für die Privatbahnen die noch schädlichere Staatskonkurrenz, und der Pflicht dieser Konkurrenz kann sich der Staat, so lange er eben Konkurrent ist, selbstverständlich nicht entziehen. Er macht aber auch Gebrauch von seiner Aufgabe als Konkurrent, er hat den großen Beutel, und daneben kann das Privatkapital auf die Dauer nicht bestehen. (Sehr richtig! rechts.) Es handelt sich hier nicht darum, ein Gewerbe, welches naturgemäß ein Gewerbe der freien Konkurrenz ist, in Staatshände zu bringen, sondern um ein Gewerbe, welches seiner Natur nach ein Monopol ist und das, nicht im eigenen Interesse der Monopolisten, sondern im öffentlichen Interesse der Gesammtheit verwaltet werden soll. Wenn Kollege Berger sagt, Herr von Wedell stimme im Reichstage gegen die Zollgesetzgebung, hier für das Reichseisenbahnsystem, er aber sei im Reichstage ein entschiedener Anhänger des Zollsystems und hier ein entschiedener Gegner des Staatseisenbahnsystems, diese Dinge hatten nichts miteinander zu thun, so bestritte ich das entschieden. Diese Dinge hängen sehr genau zusammen, selbst abgesehen von der Frage der Einwirkung der Tarife auf die Zollpolitik. Die Grundanschauung, die zu beiden führt, und die Grundanschauung, die gegen beide einnimmt, ist auch dieselbe. Die Ausdehnung des Staatsbahnsystems ist aber auch für Preußen eine finanzielle Nothwendigkeit; denn, da bei uns der Staat zuletzt gekommen ist, und nur die schlechtrentirendsten Linien den Nothleidenden zu Liebe bauen mußte, so wären die finanziellen Gegner dieses Systems nur konsequent, wenn sie den Verkauf der Staatsbahnen forderten. Im gemischten System aber kann der Staat seiner Aufgabe, durch Herstellung neuer Linien das Land zu befruchten, aus finanziellen Gründen auf die Dauer nicht genügen. Ob also das Einzelne dieser Vorlagen, die Preise und die Art und Weise der Verhandlungen zu billigen ist, lasse ich vorläufig unentschieden; der Grundzug dieser Politik entspricht einer historisch-wirthschaftlichen Nothwendigkeit, der wir uns auf die Dauer unter keinen Umständen entziehen können. (Sehr richtig! rechts). Das wesentlichste Bedenken ist die Allmacht des Ministers, namentlich bezüglich der Tarife. Jetzt sind aber faktisch die Privatbahnen ohne irgend eine Mitwirkung des Abgeordnetenhauses dem Minister unterworfen, ebenso die Tarife der Staatsbahnen. Wird nicht die öffentliche Meinung und unsere Mitwirkung einen viel wirksameren Einfluß haben, als der jetzige Zustand? Haben wir dann nicht viel mehr Garantieen dafür, daß die Eisenbahnpolitik mit der Zoll- und Wirthschaftspolitik des Staates im Einklang steht, als jetzt, wo große Körperschaften mit dem Interesse, das sie verfolgen müssen, mit der Staatspolitik in Kollision gerathen können? Mit dem Minister eines Einzelstaats oder des Reichs, der durch seine Eisenbahnpolitik die Zollpolitik illusorisch zu machen versuchte, würden wir doch eher fertig werden, als mit Direktionen von Privatgesellschaften, welche nur die Aufgabe haben, gute Dividenden zu erzielen und wenn sie Gefahren tragen, auch die Vortheile haben wollen. Wir müssen aber auch die Eisenbahnpolitik wirklich in Einklang mit der Zollpolitik bringen wollen, daß nicht über den Sinn der Gesetze hinaus durch das Tarifwesen neue Zölle geschaffen werden, oder umgekehrt, bestehende Zölle illusorisch ge-

macht werden. Die Freiheit der Wahlen kann unter der politischen Macht des Ministers in lokalen Fällen leiden, nicht aber die Freiheit des Landes. Eisenbahnbeamte giebt es in größerer Zahl naturgemäß nur in den großen Städten, wo sie nicht viel Einfluß auf das Resultat der Wahlen haben, und diese Erfolglosigkeit wird am ersten vor Mißbrauch schützen. Bei dem immer wachsenden Einfluß des Ministers auf die Privatbahnen kann er auch auf deren Beamten indirekt einwirken. Bei den subversiden Tendenzen, die heute nicht blos gegen den Staat, sondern auch gegen die bürgerliche Ordnung vorhanden sind, haben wir wohl nicht mehr die Vorstellung, daß wir jede Stärkung der Staatsgewalt verhindern müßten; wir brauchen sie in vielen Fällen nicht als Verstärkung des Parteiregimes, sondern des Staats und der Staatsordnung als solcher. (Sehr wahr! rechts.) Auf anderen Gebieten hat die Regierung freiwillig sich großer Macht entäußert, z. B. in der Provinzialgesetzgebung. Der Staat hat den ganzen Bau aller Chausseen und Wege aus der Hand gegeben und andere wichtige Wohlfahrtsaufgaben, mit denen er einwirken könnte. (Abg. Windthorst: Das ist nicht weit her!) Das ist eine sehr erhebliche Verwaltung, die der Staat verliert, hier übernimmt er Aufgaben, die er nicht ablehnen kann. Ich fürchte, das große Unternehmen des Fürsten Bismarck und des Ministers Maybach wird scheitern und die öffentliche Meinung sich gegen uns wenden, wenn wir nicht mit der größten Entschlossenheit die Verwaltung dezentralisiren. Eine ganze Reihe von Dingen braucht niemals an die Zentralverwaltung zu kommen. Jetzt tragen die Direktionen und Betriebsämter bei jeder schwierigen Sache beim Minister an, weil sie nicht gewohnt und nicht geneigt sind, verantwortlich zu handeln. Der Minister muß uns ein Verwaltunsreglement vorlegen, wo mit klarer und bestimmter Weise die Befugnisse der Zentralverwaltung, der großen Direktionen und der Betriebsämter normirt und Alles, was sich auf den Betrieb und die Betriebsleitung bezieht, den Provinzialbehörden überlassen wird. Am liebsten wäre mir ein Gesetz hierüber; jedenfalls aber muß mit der alten Tradition, Alles nach oben ziehen und selbst leiten zu wollen, rücksichtslos gebrochen werden. Andererseits ist die Einheitlichkeit der Grundsätze auch vortheilhaft und das bei den Privatgesellschaften naturgemäße Anschmiegen an die Bedürfnisse der Gegend und jedes einzelnen Falles auch mit sehr vielen Gefahren verbunden. Wir haben in Osnabrück ein seit Jahren betriebenes Kohlenbergwerk mit einem bestimmten natürlichen Absatz. Wird jetzt plötzlich zu Gunsten der rheinisch-westfälischen Kohlenindustrie ein Differentialtarif gegeben, der es dieser ermöglicht, ebenso billig wie wir nahe heranzufahren, so kann unser Kohlenbergwerk auf immer ruinirt werden. Ich glaube nicht, daß irgend Jemand schon heute eine detaillirte Tarifordnung in Form eines Gesetzes aufstellen könnte; dazu müssen wir erst Erfahrungen sammeln. Aber wenn ich zwischen festen Tarifen, die nicht unbedingt von Eisen sind und in einzelnen Fällen eine Ausnahme gestatten und zwischen den Tarifen des unbedingten Anschmiegens an das jedesmalige Bedürfniß zu wählen habe, so ziehe ich die erstere vor. Bei den Tarifen ist es dahin gekommen, daß die Industriellen täglich sagen, die ganze Industrie in Deutschland sei von Eisenbahngnaden. (Sehr wahr! rechts.) Die Staatsbahnen haben hierin nicht besser gehandelt, wie die Privaten. Es ist doch der unerträglichste Zustand, wenn die festen Grundlagen der Kalkulation, die die Basis jeder Produktion und jedes Handels sind, willkürlich beseitigt werden können nach zufälligen Umständen, heute zu Ungunsten dieses, morgen zu Ungunsten jenes. Da sind selbst hohe und hier und da nicht passende, aber stabile und für alle gleich und klar berechenbare Tarife lange nicht so gefährlich. Eine große Staatsanstalt wird nothwendig zu einer immer gleichmäßigeren Behandlung des Tarifwesens gedrängt; wenn dies mit Vorsicht geschieht, unter sorgfältigster Berücksichtigung der Erfahrung und mit den nöthigen Garantieen, so ist das eine Wohlthat für das Land. In Hannover, Rheinland und Westfalen rechnet man oft nach, was man für Steuern für den Osten zahlt. Fragt man aber, was bezahlt ihr denn für die Sicherheit eurer Existenz, die euch das Staatsganze als etwas Ganzes giebt, so verstummen sofort alle Gegenfragen. Wenn man im Westen billigere Tarife haben will, weil wegen des größeren Verkehrs die Generalkosten geringer seien, so kann der Osten vielfach mit Recht antworten, daß man bei ihm viel weniger Generalkosten habe, weil die Bahn die Hälfte weniger zu bauen koste. Da ist eine solche Rechnung auf die Selbstkosten, die doch allein der Tariferhöhung zu Grunde liegen könnte, unmöglich, hier muß man die Interessen des Ganzen mit der Rücksicht auf Geschäft und Erwerb sich ausgleichen lassen. Läge die Sache bei uns, wie sie in Frankreich liegt, wo das Land an sechs große, von Paris ausgehende Eisenbahnen vertheilt ist, so wäre das Staatseisenbahnsystem zwar auch eine Nothwendigkeit, aber keine so dringliche, wie bei uns, wo der Staat gegen die Privatgesellschaften und diese wieder unter sich in planloser Konkurrenz stehen. Für diejenigen, welche das Eigenthum am Eisenbahnkörper zwar dem Staat gönnen möchten, den Betrieb aber für etwas rein Industrielles, blos vom Privatmann mit Erfolg zu Betreibendes halten, diene zum Trost, daß, wenn ihre Ansicht sich als die richtige erweisen sollte, durch den Ankauf der Bahnen seitens des Staats auf die Dauer noch nichts gegen sie präjudizirt ist. Schwere Bedenken habe ich ferner über die Gestaltung der Staatsfinanzen, des Budgets und der Rechte des Abgeordnetenhauses bei dem neuen System. Ich kann nicht beurtheilen, ob der für die Bahnen zu zahlende Preis ein angemessener ist, das könnte ein Laie doch nur bei einer genauen Inventarisirung des ganzen Zustandes derselben, hierin muß ich mich ganz auf die technischen Kräfte in der Regierung verlassen. Ich habe allerdings das Sentiment, wenn diese großen Bahnen in diesen schlechten Zeiten solche Erträgnisse bringen konnten, eine Gefahr vor erheblichen Verlusten nicht vorhanden ist. Wir werden in Preußen, nachdem die Einnahmen aus indirekten Steuern und aus den Betriebsverwaltungen so enorm gesteigert sein werden, einer verfassungsmäßigen Einrichtung, wonach hohe Einnahmen in guten Jahren auf niedrige in schlechten Jahren übertragen werden müssen, absolut nicht entbehren können. Auch die von mir geforderte Beweglichkeit der Personalsteuer würde hier kein genügendes Korrektiv geben, weil die Höhe der Personalsteuer im Verhältniß zu diesen Schwankungen zu klein ist. Keineswegs dürfen aber die vielleicht in den nächsten Jahren zu erwartenden Ueberschüsse der Eisenbahneinnahmen über die feste Rente zur Deckung des preußischen Defizits verwendet werden. Dagegen muß die Kommission Vorsorge treffen. Nur dadurch kann die Gefahr einer Stabilität des Defizits beseitigt werden; denn ohne eine gesetzliche Maßregel wie die von mir geforderte, wird man sich bei hohen Einnahmen den oft berechtigten Ansprüchen auf Steigerung der ordentlichen Ausgaben nicht entziehen können, wodurch beim Sinken der Einnahmen ein Defizit herbeigeführt wird. Ich glaube, daß die Tarife mehr als bisher, aber doch nicht in allen Einzelheiten auf gesetzlicher Basis beruhen können und es fragt sich nur in wie weit das Arbitrium innerhalb der Gesetzgebung berechtigt sein soll und ob es von dem Minister allein oder in Gemeinschaft mit der Landesvertretung wahrzunehmen ist. Jetzt konferiren die Eisenbahnbeamten und ändern die Tarife ohne die Interessenten in den zunächst betroffenen Landestheilen darüber zu hören; wenn wir aber gesetzliche Tarifnormen haben. dann dürfen Abänderungen davon nur nach vorgängiger öffentlicher Ankündigung derselben und Gewährung der Möglichkeit, dieselben sogar im kontradiktorischen Verfahren zu bekämpfen, beschlossen werden. Es werden sich dann die jetzigen Anfänge der Eisenbahnräthe weiter entwickeln, in deren kollegialischer Berathung unmotivirte Ansprüche einzelner Interessenten leicht zurückgewiesen werden können. Jeder Differentialtarif entsteht daraus, daß man ein großes Interesse als ein mehr öffentliches, dem kleinen dadurch verletzten Interesse vorzieht. Solche Produktionsfragen ganzer Landestheile können wir doch nicht nur bureaukratisch entscheiden lassen, während wir einen Prozeß von hundert Thalern im kontradiktorischen Verfahren entscheiden. Auf diese Weise wird die Zahl der Differentialtarife abnehmen und das wäre eine Wohlthat. Ich glaube zwar nicht, daß man sie zur Zeit völlig entbehren kann, aber in vielen Fällen entsprechen sie nicht dem öffentlichen Interesse, sondern dem der Interessenten. Die Antwort des Ministers in Betreff der Kommunalsteuern hat mich nicht beruhigt. In dem Augenblick, wo uns ein Kommunalsteuergesetz vorliegt, das auch die kommunale Steuerpflicht der Staatsbahnen anerkennt, erscheint es billig, daß man bis zum Inkrafttreten derselben an der Kommunalbesteuerung der jetzt zu erwerbenden Privatbahnen nichts ändert; ich werde einen dahingehenden Antrag stellen. Die Kommission darf sich trotz der ihr zu Gebote stehenden schweren Aufgabe nicht daran hindern lassen, die nöthigen Garantien zu schaffen und hoffentlich wird die Regierung im eigenen Interesse die diesbezüglichen Berathungen nicht erschweren. Von dem Ausfall der Kommissionsberathungen wird wesentlich die definitive Stellung der meisten meiner Freunde abhängen. Nachdem wir unsere Gesichtspunkte entwickelt haben, ist unsere Entscheidung frei. Wir fühlen uns aber nicht unter dem Druck der Regierung, wir gehen unseren eigenen Weg, obwohl wir ungern durch Ablehnung der Vorlage ein unhaltbares Provisorium schaffen würden. Aus meiner der Vorlage wohlwollenden Haltung darf die Staatsregierung nicht schließen, daß wir ein überstürztes Vorgehen auf diesem Wege wünschen, das Zustandekommen der mit der Anhalter oder Berlin-Potsdamer Bahn schwebenden Verhandlungen wünschen wir nicht, wir wollen erst noch Erfahrungen sammeln in Bezug auf unseren Staatskredit. Die Verwandlung von 50 Millionen Aktien in Rente, selbst wenn sie weise auf mehrere Jahre vertheilt ist, kann sehr bedeutende Veränderungen nicht blos im Staatskredit, sondern auch in allen wirthschaftlichen Verhältnissen herbeiführen. Ich wünsche das aber nicht, auch nicht, daß aus Rücksichten des fiskalischen Profits mit einer raschen Tilgung und Kündigung der Prioritätsobligationen vorgegangen wird, weil dadurch eine Kapitalverschiebung in das Ausland oder in die Industrie veranlaßt werden würde. Eine allmälige Umwandlung der Prioritäten in Konsols aber würde den Zinsfuß herabsetzen. Dadurch würden der Landwirthschaft mehr Kapitalien zufließen, während jetzt die Prioritäten den Hypotheken und Pfandbriefen eine starke Konkurrenz machen. Deshalb muß zur Kündigung der Prioritäten die Zustimmung des Landtages erforderlich sein. Hoffen wir, daß Niemand, wie er auch stimme, demnächst seinen Entschluß bereuen wird. (Lebhafter Beifall.)

Minister Maybach: Ich würde glauben, den Eindruck, welchen die überzeugenden und lichtvollen Ausführungen des Vorredners hervorgerufen haben, abzuschwächen, wenn ich noch in eine Debatte eintreten wollte. Ich glaube deshalb diejenigen Bemerkungen, zu welchen mir die Ausführungen der Abgg. Berger, Richter und Kieschke Veranlassung gaben, mir auf eine weitere Berathung versparen zu sollen und will für den Herrn Finanzminister und für mich jetzt auf das Wort verzichten. (Beifall.)

Das Haus überweist darauf die Vorlage an eine besondere Kommission von 21 Mitgliedern.

Es folgt die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung des Staates bei mehreren Privat-Eisenbahn-Unternehmungen.

Abg. Dr. Loewe empfiehlt die Vorlage, die eine Ergänzung zu der eben berathenen sei. Es handle sich hier nicht um die Streitfrage, ob Staats- oder Privatbahnen, sondern auf diesem Gebiete, dem Gebiete der Lokalbahnen, habe sich der Staat für das gemischte System entschieden. Redner erkennt an, daß der Staat in den vorliegenden Fällen überall richtig gegriffen habe; bei der einen Bahn habe er von den Kreisen Grund und Boden, bei der andern einen Zuschuß in Anspruch genommen. Allein richtiger sei es vielleicht, gesetzlich festzustellen, welches Minimum der Staat bei solchen Bahnen gewähren wolle, sobald die Lokalinteressenten und Adjazenten die Bahn so weit gebracht haben, daß sie mit einem solchen Zuschuß zu Stande kommen kann. Wenn man bei dem jetzigen System der Vereinbarung von Fall zu Fall stehen bleibe, würden wieder alle Versuche, die Regierung über die Sachlage zu täuschen, auftauchen, wie in früherer Zeit. Redner meint, daß man zu dem Projekt einer Eisenbahnkasse wieder zurückkommen müsse, mit den Garantien, wie sie der Abg. Berger aus Hannover angeführt habe. Wenn der Staat in Noth komme, sei es ja wohl möglich, daß er den Eisenbahnstaat absorbire; aber wenn der Himmel eben einfällt, sind alle Sperlinge todt. Nicht die Augenblicke der Noth seien zu befürchten, sondern vielmehr, daß man jährlich aus den zur Disposition stehenden Mitteln neue Unternehmungen eingehen und vielleicht mehr Verpflichtung übernehmen werde, als man auf die Dauer erfüllen könne. Er bittet das Haus schließlich, sich für ein Gesetz über den Bau von Sekundärbahnen auszusprechen.

Abg. Rickert bemerkt, daß ein solcher Beschluß bereits zwei Mal gefaßt sei und daß sich die Regierung 1873 bereits zustimmend darüber geäußert habe. Je näher man aber der Frage getreten, desto schwieriger sei sie geworden, und Redner gesteht, daß die Regierungsvertreter ihn selbst überzeugt hätten, daß ein solches Gesetz kaum angängig sei. Ein Mangel der Vorlage sei, daß sie sich über die schmalspurigen Bahnen nicht ausspreche. Der Minister Maybach habe sich allerdings entschieden abweisend über dieselben ausgesprochen und diese Abneigung klinge auch in der Vorlage an, aber hervorragende Autoritäten des Eisenbahnfaches weisen denselben doch eine große Zukunft zu. Es fehle noch an dem genügenden Material über die Resultate der schon vorhandenen Schmalspurbahnen und es sei wünschenswerth, wenn der Minister dem Hause dieselben mittheilen wollte. So sei die Bahn Salzungen-Lengsfeld für 23,000 Mark pro Kilometer oder circa 60,000 Thlr. pro Meile gebaut worden, also zu einem Preise, der dem Durchschnittssatze für den Chausseebau gleichstehe. Die Grundzüge, welche der Minister für die Sekundärbahnen entworfen, seien etwas zu streng gehalten; die Regierung habe doch kein anderes Interesse, als das der Sicherheitspolizei, aber die Grundzüge zeigen weit darüber hinaus und enthielten manche technische Liebhabereien, die man bei Seite lassen sollte. Was dann die Tarife angehe, so glaube er, Redner, daß man die Tarife der Normalbahnen auf die Sekundärbahnen nicht anwenden könne, weil man sonst die letzteren fast unmöglich machen würde. Eine Fixirung der Tarife von Fall zu Fall sei ebellfalls unthunlich, man müsse mindestens Maximal- und Minimalsätze aufstellen, sonst würde sich das Kapital zu solchen lokalen Anlagen schwerlich finden. Eine gänzliche Freigebung der Tarife würde das Aufgeben der Bildung eines Sekundärbahnnetzes überhaupt bedeuten.

Abg. Dr. Weiß beantragt, diese Vorlage ebenfalls der vorhin beschlossenen Eisenbahnkommission zu überweisen, weil beide Gesetze innig mit einander zusammenhängen.

Minister Maybach: Ich möchte, wie schon früher, so auch jetzt davon abrathen, diese Materie durch ein Gesetz zu fixiren; die Sache ist dazu noch nicht reif, man muß recht ausreichend Erfahrungen sammeln. Wenn der Abg. Rickert bei mir eine Abneigung gegen Schmalspurbahnen vermuthete, so kann ich ihn darüber beruhigen: ich habe bisher nur nicht zusagen können und wollen, daß wir zu einer finanziellen Unterstützung derselben übergehen, wenigstens so lange nicht, als zu wichtigeren Unternehmungen das Geld noch fehlt. Sind wir erst in der Lage mit vollen Mitteln eintreten zu können, so soll es mich freuen, wenn ich hier helfen kann. Die Bahn Salzungen-Lengsfeld ist mir bekannt, ich habe sie von einem Kommissarius untersuchen lassen und muß bekennen, daß die Resultate im Großen und Ganzen sehr günstig sind. (Hört!) Die Anforderungen in technischer und polizeilicher Beziehung sind Sache des Reiches und es wird meine Aufgabe sein dahin zu wirken, daß alle nur möglichen Erleichterungen eintreten. In Bezug auf die Tarife möchte ich bemerken, daß auf die ersten 8 Jahre für Güter Maximaltarife in der Konzession festgestellt werden; sollte sich im Laufe der Zeit als wünschenswerth herausstellen, statt der Maximal- Normalsätze einzuführen, so kann ich mir eine gesetzliche Fixirung von Normaltarifen immer nur mit Abweichungen nach oben und unten denken. Jede Anregung, welche dazu beiträgt, mir Material oder Gesichtspunkte für diese Angelegenheit zu geben, wird mir willkommen sein und ich werde derselben dankbar entgegen kommen.

Abg. Kalle hält die schmalspurigen Bahnen nur ausnahmsweise für zulässig, namentlich bei Massentransporten aber für gar nicht anwendbar. Redner will nunmehr in die vorhin geschlossene Debatte weiter zurückgreifen namentlich auf die Frage der Garantien, wird aber vom Vizepräsidenten v. Heeremann zur Sache zurückgeführt und beantragt schließlich die Ueberweisung der Vorlage an die eben beschlossene Eisenbahnkommission.

Das Haus schließt sich diesem Antrage an.

Schluß 3 Uhr. Nächste Sitzung Freitag 11 Uhr. (Rechnungsvorlagen und Kommunalsteuergesetz).

Politische Uebersicht.

Posen, 14. November.

In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses hat am Montag der Titel, betreffend die Einnahme aus dem Holzverkauf zu interessanten Erörterungen geführt, welche sich zum Theil auch auf die Motive für die Holzzölle in der Reichstarifvorlage bezogen. Der vorliegende Etat setzt die Einnahme von Holz mit 44 Mill. an, 1⅕ Mill. weniger, als der Etat von 1879/80. Man scheint sich also von dem Holzzoll keine Wirkung zu versprechen. Ferner soll die sehr bemerkenswerthe Mittheilung von den Regierungs-Kommissarien gemacht sein, daß die Ist-Einnahme von Holz in dem laufenden Jahre in dem letzten Vierteljahre, also noch vor Einführung des Holzzolles, 1½ Millionen höher gewesen ist, als im Vorjahre. Also schon vor Einführung der Zölle und trotz der billigen Kohlenpreise sind die preußischen Holzeinnahmen erheblich besser geworden! — In einem von der preußisch-russischen Grenze kommend, bezeichneten Artikel zitirt in ihrer neuesten Nr. die „Rigaische Zeitung“ eine von dem Abg. Rickert bei Berathung des Zolltarifs am 9. Mai im Reichstage gehaltene Rede, in welcher er besonders die Wirkungen des Tarifs auf die Provinz Preußen besprach und hebt hervor, daß diese Worte bereits zur Wahrheit werden dürften. Der Artikel sagt u. A.: „Die Holzzölle wirken schon jetzt, kaum nach ihrer Einführung, auf die Einführung des russischen Holzes, und während sonst täglich mehr oder minder große Wagenladungen mit geschnittenen Nutz- und Brennhölzern in Eydtkuhnen eintrafen und von hier aus nach allen Gegenden Deutschlands verschickt wurden, ist jetzt ein merklicher Stillstand eingetreten. Gumbinnen betrieb mit russischen Hölzern einen sehr lebhaften Handel, der in dessen jetzt immer mehr und mehr zurückgeht und vielleicht ganz aufhören wird.“

Die Einfuhr von Deutschland nach Rußland, so lesen wir ferner in der „Rigaer Ztg.“, erstreckt sich auf größere Sendungen von Petroleum, Telegraphendrähten, Wolle und Salz aus Memel. Kohlen treffen nur in vereinzelten Fällen ein, die sonst um diese Jahreszeit so lebhafte Zufuhr von englischen Kohlen via Pillau-Königsberg-Wirballen ist ganz ausgeblieben. Die Engländer werden wohl Mittel und Wege gefunden haben, den Bedarf an Kohlen den russischen Häfen direkt zuzuführen und trotz der billigen schlesischen Kohlen Konkurrenz machen zu können. Lokomotiven, landwirthschaftliche und Betriebsmaschinen sind eine Seltenheit geworden und treffen nur in verschwindend kleiner Anzahl ein, — haben sich seit Anfang September an der Grenze Schmuggler-Schulen etablirt, die jede Anleitung zum rationellen Schmuggel geben. Wir haben selbst eine solche Schule in Augenschein genommen und sind erstaunt über die Anleitungen, die daselbst gegeben werden. Die Schule befindet sich in der Regel in einer sehr abgelegenen Kneipe nnd werden die Exerzitien in separaten Zimmern dozirt, worauf dann die Praxis im Freien exekutirt wird. Zugleich ist damit eine Art von Industrie verbunden, die alle Handhaben zum Schmuggel fertigt und verkäuflich stellt. Das Geschäft blüht und wird um so mehr blühen, als die dunkeln Herbstnächte noch ohne Schneefall anhalten. Tritt erst Spurschnee ein, so ist die Sache bedenklicher, doch auch darüber weiß man sich hinwegzuhelfen.“

Es fällt auf, daß die Veröffentlichung des gegen den ehemaligen Kommandanten des „Großen Kurfürsten“, dem Kapitain z. S. Grafen Monts schon vor so langer Zeit gefällten kriegsgerichtlichen Urtheils noch immer auf sich warten läßt. Das Urtheil soll bekanntlich freisprechend lauten. Seit dem Untergange des stolzen Schiffs und seiner Bemannung sind jetzt anderthalb Jahre verflossen.

Briefe und Zeitungsberichte.

C. **Berlin**, 13. November. [Der dritte Tag der Eisenbahn-Debatte.] Das Hauptstück des dritten und letzten Tages der Eisenbahn-Debatte war die Rede Miquel's, welche ihrem Inhalte und, wenigstens was den ersten Theil betrifft, ihrer oratorischen Bedeutung nach das Pendant der gestrigen Richter'schen Rede war, welche letztere von Herrn Miquel heute, obgleich er dem fortschrittlichen Abgeordneten in allen Punkten entgegentrat, als „bewunderungswürdig“ bezeichnet wurde. Die näheren Freunde Richter's und die Miquel's werden wohl darüber, welcher von beiden das größere Talent sei, verschiedener Meinung sein; aber darin dürfte man allseitig einig sein, daß diese beiden Männer die beiden hervorragendsten Talente des Hauses sind; nur freilich ist ihre „Beanlagung“ durchaus verschieden: die Richter's ist, wenigstens so viel man nach seiner bisherigen parlamentarischen Thätigkeit zu urtheilen vermochte, wesentlich auf die Negation und auf die Polemik gerichtet, Miquel's Stärke dagegen liegt in der positiven, auf das Schaffen zielenden Richtung seines Geistes und in einer Fülle von Gedanken, über welche er zu diesem Behuf verfügt. Richter gab gestern in seiner zweistündigen Rede ein buntes Mosaik zerstreuter Gesichtspunkte, die freilich durch die Tendenz zusammengehalten wurden und Einheitlichkeit erhielten; Miquel's Rede war, wenigstens in ihrem ersten Theil, während der zweite die Garantieen betraf, die Ausführung eines einzigen positiven Gedankens, daß nämlich die Ansprüche, welche das Publikum bei der heutigen Entwickelung des Eisenbahnwesens stellt, die Staatsgewalt zu allzu tiefen Eingriffen in di

Privateisenbahnunternehmung nöthige, als daß die letztere auf die Dauer haltbar wäre. Wie gestern den Ausfällen Richter's gegen die Regierung und gegen die Befürworter der Verstaatlichung, so lauschte das Haus heute gefesselt und gespannt den, mehrfach von tiefen und geistvollen Erörterungen über die allgemeinen Aufgaben des Staates durchsetzten Darlegungen, mit denen Miquel jenen seinen Grundgedanken ausführte. Nicht ganz ebenso werthvoll, wie diese erste Hälfte seiner Rede, oder, um es richtiger auszudrücken, nicht so gleichmäßig werthvoll war, was er später im Einzelnen über die Gefahren des Staatsbahnsystems und über die dagegen zu ergreifenden Mittel sagte. Hier wurde wohl Manches überschätzt und Anderes zu geringfügig dargestellt. Die organisatorische Befähigung des Redners zeigte sich von Neuem in einem fruchtbaren Gedanken, welchen er aussprach: daß nämlich die einzusetzenden Eisenbahnräthe über Tarif- und andere Abänderungen der bestehenden Zustände öffentlich und kontradiktorisch verhandeln sollen, nachdem durch vorherige Bekanntmachung dessen, um was es sich handelt, alle Interessenten in die Lage gekommen, ihre Ansprüche zur Geltung zu bringen. Nicht ganz deutlich wurde, ob Miquel verlangt, daß die Garantieen gleichzeitig mit der Genehmigung der Verträge geschaffen werden, oder ob er sich wegen der Kürze der Zeit mit Versprechungen begnügen will. Da er aber mit großem Nachdruck betonte, man dürfe sich durch die kurze Frist von der Aufsuchung jener Garantieen nicht abhalten lassen, so muß man annehmen, daß er sich mit dem Wedell'schen Gedanken, es vorläufig mit einer Resolution genug sein zu lassen, nicht befreunden wird. — Vor Miquel hatte Herr Berger gesprochen, das bekannte Mitglied der sogenannten „Gruppe Löwe", welches im Reichstag sich durch die Bemerkung, die Einzelheiten der Tarifpositionen seien Internum der Majorität, berühmt gemacht hat. Die Rücksichtlosigkeit, mit der er damals für die schutzzöllnerischen Tendenzen eintrat, hat ihm wohl etwas von derjenigen Beliebtheit geraubt, welche er früher durch einen außerordentlich glücklichen Humor erworben hatte. Der letztere machte sich übrigens auch heute wieder geltend, so daß sogar die rechte Seite des Hauses, gewissermaßen aus Dankbarkeit für die angenehme Unterhaltung, den Redner mit einem lebhaften Bravo belohnte, als er die Tribüne verließ. Der Minister Maybach hatte gestern während der Richter'schen Rede eifrig Notizen gemacht, so daß man heute eine Erwiderung seinerseits erwartete; indeß mit einem Kompliment für Miquel, mit der Bemerkung, er wolle den Eindruck von dessen Rede nicht abschwächen, motivirte Herr Maybach, daß er in die Debatte nicht weiter eingriff. Vermuthlich unterließ er es, weil er, ebenso wie der während der Debatte anwesende Finanzminister, nicht in der Lage war, auf die konkreten Garantievorschläge Miquels's eine bestimmte Antwort zu geben.

— Ueber die Besetzung wichtiger militärischer Posten erfährt man von gut unterrichteter Seite Folgendes: Zum Nachfolger des verewigten Generals v. Podbielski als General-Inspektor der Artillerie ist ernannt der bisherige Inspekteur der 2. Feldartillerie-Inspektion General-Lieutenant v. Bülow; an dessen Stelle ist berufen der General-Lieutenant v. Dresky, bisher Artillerie-Inspekteur in Koblenz, und an dessen Stelle der Generallieutenant v. Voigts-Rhetz, Direktor des allgemeinen Kriegsdepartements im Kriegsministerium. Mit dem Letzteren verliert die Reichskriegsverwaltung einen sehr beredten Kommissar am Tische des Bundesraths für die militärischen Angelegenheiten, welche im Reichstage zur Verhandlung gekommen waren. An Stelle des Generals v. Voigts-Rhetz ist der bisherige Brigade-Kommandeur Generalmajor v. Verdi du Vernois berufen worden. Derselbe gehörte während der letzten Feldzüge dem großen Generalstabe an und hat sich durch schriftstellerische Arbeiten auf militärischem Gebiete mehrfach vortheilhaft bekannt gemacht.

— Nach den Mittheilungen des kaiserlichen statistischen Amts im Septemberheft 1879 seiner Monatshefte fanden während des Jahres 1878 im deutschen Reiche 18 Dampfkessel-Explosionen statt. Von diesen Unfällen ereignete sich fast die Hälfte, je 4, in den Monaten Mai und November. Vornehmlich haben sich bei den in den rheinisch-westfälischen und oberschlesischen Steinkohlenbergwerken benutzten Dampfkesseln-Explosionen zugetragen; von anderen gewerblichen Anlagen sind Sägemühlen, Zuckerfabriken, Brauereien von Kesselexplosionen betroffen worden. Die muthmaßliche Ursache der Explosionen war in den meisten Fällen Wassermangel, schwache und mangelhafte Konstruktion, schlechtes Material des Kessels. Bei allen nachgewiesenen Unfällen verunglückten 32 Personen, von denen 10 sofort getödtet wurden oder binnen 48 Stunden nach dem Eintritt der Explosion verstarben. Fünf andere Personen wurden schwer, die übrigen leicht verwundet. Gegen die durch Kesselexplosionen während des Jahres 1878 veranlaßten Menschenopfer ist im Jahre 1878 die Zahl der getödteten Personen um über die Hälfte geringer gewesen.

Locales und Provinzielles.

Posen, 14. November.

r. **Für Antiquitäten-Liebhaber.** Vor etwa zwei Wochen kam der bewegliche Nachlaß der Gräfin Skorzewska auf Klein-Jesiory bei Santomischel zur Versteigerung. Trotzdem sich unter den Gegenständen mancherlei werthvolle Antiquitäten befanden, welche noch von dem verstorbenen Kammerherrn Grafen Skorzewski herrührten, war doch die Betheiligung an der Versteigerung von polnischer Seite eine verhältnißmäßig nur geringe, so daß es dem hiesigen Auktionskommissarius Katz gelang, einen nicht unbeträchtlichen Theil der Gegenstände zu erstehen. Es befinden sich darunter alte Oelgemälde, Porzellane und Glassachen, eine alterthümliche kleine eiserne Kassette, vor Allem aber eine werthvolle alterthümliche Möbel-Garnitur, bestehend aus Sopha mit reich geschnitzter Rücklehne, Tisch und 6 großen und 6 kleineren Sesseln mit sehr hoher Rücklehne und reichem Schnitzwerk. Dieses Mobiliar ist insofern modernisirt worden, als die Sitze und Rücklehnen mit Sprungfedern gepolstert und mit einem rothen Damaststoffe überzogen sind; auch hat es einen schwarzen Lacküberzug erhalten. Sämmtliche Gegenstände befinden sich gegenwärtig im Katz'schen Auktionslokale und kommen nächstens zur Versteigerung.

r. **Geh. Regierungsrath Gäde**, welcher vor einigen Tagen nach Berlin gereist war, ist gestern Nachmittag von dort hierher zurückgekehrt.

r. **Von den Sternschnuppen**, die sonst bekanntlich in sternklaren Nächten vom 11. bis 14. November fallen, war bisher, in den Nächten vom 11. bis 12. und 12. bis 13. d. M. nichts zu sehen, da der Himmel dicht bewölkt war.

r. **Witterung.** Heute Vormittag fielen bei rauher Witterung und bedecktem Himmel Schneeflocken, die jedoch auf der Erde sofort aufthauten.

r. **Trichinosis.** Ein hiesiger Einwohner erkrankte vor Kurzem nebst zweien seiner Kinder, muthmaßlich in Folge des Genusses von Wurst aus einer hiesigen Wurstfabrik, an der Trichinenkrankheit; in dieser Fabrik war Fleisch eines Schweines, welches später als trichinös erkannt wurde, bereits verarbeitet worden. Die beiden Kinder liegen noch krank darnieder, während der Vater sich bereits auf dem Wege der Besserung befindet.

r. **Rotzkrankheit.** Auf dem Alten Markte wurde vorgestern ein Pferd eines Wirthes aus Wilda, angehalten, welches nach der von einem Sachverständigen vorgenommenen Untersuchung der Rotzkrankheit dringend verdächtig ist, so daß die Polizeibehörde die Absonderung und Beobachtung des Thieres angeordnet hat.

Telegraphische Nachrichten.

Köln, 13. November. Bei der hiesigen Stadtverordnetenwahl wurden die drei Kandidaten der liberalen Partei Kaesen, Rechtsanwalt Fischer und Kaufmann Werres gewählt. Mit dem vierten von der liberalen Partei aufgestellten Kandidaten, Metzgermeister Prior, kamen die beiden ultramontanen Kandidaten Rechtsanwalt Bachem und Dr. Roeckerath in die engere Wahl. Das Endresultat ergab die Wahl Bachem's (ultram.)

Wien, 13. November. Meldungen der „Polit. Korresp." Aus Konstantinopel: Der Seraskier hat die Zurückziehung eines Theiles der an der griechischen Grenze echelonnirten Truppen und die Verabschiedung des größten Theils des Armee-Corps von Gallipoli angeordnet. — Aus Belgrad: Die Skupschtina ist heute in Nisch eröffnet worden und hat Tuzakovic zum Präsidenten gewählt. Die Thronrede wird morgen vom Fürsten gehalten werden.

Pest, 12. November. [Unterhaus.] Im Laufe der Debatte über die Vorlage betreffend die Verwaltung Bosniens erklärte der Ministerpräsident Tisza:

Die bosnische Angelegenheit sei keine interne, sondern eine beiden Reichshälften gemeinsame. Sollte die Vorlage verworfen werden, so würde für einen anderen Vorschlag keine Majorität vorhanden sein. Die von der Opposition befürchteten Gefahren seien nicht eingetreten. Die Anklage, daß die Regierung russische Politik getrieben habe, habe sich als ungerecht erwiesen. Die Okkupation habe höchstens eine Erkaltung der Beziehungen Oesterreich-Ungarns zu dem Staate, mit welchem die Opposition Krieg zu führen wünschte, verursacht. Die vorgebrachten Argumente richteten sich gegen die Okkupation selbst, aber nicht gegen die Vorlage, welche an der Thatsache der Okkupation nichts ändern könne. Gefährlicher wäre eine von der österreichisch-ungarischen Monarchie unabhängige Regierung in Bosnien. Jedenfalls sei es vorzuziehen, daß Bosnien unter der Herrschaft Oesterreich-Ungarns sei, als daß dort nominell die Türkei und in Wirklichkeit Rußland oder der Panslavismus herrsche. Die Errichtung einer unabhängigen Regierung in Bosnien würde den Zerfall des Dualismus verursachen; der Einfluß der ungarischen Regierung sei nach der Vorlage vollständig gesichert. Der Dualismus würde für gefährdet gelten müssen, wenn die Annahme Glauben fände, daß auf der Grundlage des Dualismus ein energisches und konsequentes Wirken nach Außen unmöglich sei. Die Vorlage entspreche der Verfassung und schränke weder Ungarns noch Oesterreichs Selbstständigkeit ein.

Hierauf interpellirte der Abg. Simonyi den Finanzminister Szapary, darüber, ob es wahr sei, daß er den Abg. Pazmandy zum Duell habe fordern lassen; an das Gesammt-Ministerium richtete derselbe Abgeordnete die Interpellation, ob dasselbe die letzte Antwort des Ministers Szapary auf die Interpellation des Abg. Pazmandy in der Angelegenheit des Verkaufs der Grund-Entlastungs-Obligationen für ausreichend halte. Der Finanzminister Szapary sagte die Beantwortung der an ihn gerichteten Interpellation zu und beantwortete schließlich noch eine Anfrage des Abg. Lukacz wegen einer angeblichen Ueberschreitung der bewilligten Kredite. Das Haus nahm die Antwort des Ministers zur Kenntniß.

Paris, 12. November. Der „Temps" meldet, daß Gambetta gestern mit dem Präsidenten der Republik, Grévy, eine lange Unterredung über verschiedene Fragen der inneren und der auswärtigen Politik gehabt habe, und daß sich beide Staatsmänner, gutem Vernehmen nach, in vollkommenem Einverständniß über die betreffenden Fragen befänden.

Madrid, 13. Nov. [Deputirtenkammer.] In Beantwortung der gestern vom Deputirten Carvajal an die Regierung gerichteten Anfrage erklärte heute der Minister des Auswärtigen, die Vermählung des Königs habe überhaupt keinerlei politische Bedeutung. Was die Souveränetät Spaniens über den Sulu-Archipel anbetreffe, so sei dieselbe eine absolute. Marokko gegenüber werde Spanien den Status quo beobachten.

Frankfurt a. M., 14. November. In der heutigen nicht öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung wurden Oberbürgermeister Miquel (Osnabrück), Advokat Dr. Hamburger von hier und Advokat Dr. Humser von hier zur Präsentation als Oberbürgermeister gewählt.

Wien, 14. November. Das dänische Königspaar und das russische Thronfolgerpaar sind gestern Nachmittags 4½ Uhr hier eingetroffen und auf dem Bahnhofe von dem Kaiser, dem russischen Botschafter und dem dänischen Gesandten, sowie den Spitzen der Behörden empfangen worden. Der Kaiser geleitete die Gäste in die Hofburg, wo die Kaiserin dieselben bewillkommnete.

Verantwortlicher Redakteur: H. Bauer in Posen.
Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 13. November. (Schluß-Course.) Still.

Lond. Wechsel 20,34. Pariser do. 80,45. Wiener do. 173,60. K.-M.-St.-A. 142½. Rheinische do. 147. Hess. Ludwigsb. 82⅞. K.-M.-Pr.-Anth. 132⅛. Reichsanl. 96⅞. Reichsbank 153½. Darmstb. 139. Meininger B. 85. Oest.-ung. Bk. 724,50. Kreditaktien*) 232¼. Silberrente 61¼. Papierrente 59¼. Goldrente 69¾. Ung. Goldrente 82. 1860er Loose 123. 1864er Loose 304,20. Ung. Staatsl. 186,20. do. Ostb.-Obl. II. 73¾. Böhm. Westbahn 167½. Elisabethb. 151½. Nordwestb. 118⅛. Galizier 206⅞. Franzosen*) 228¾. Lombarden*) 69. Italiener —,—. 1877er Russen 88¾. II. Orientanl. 59½. Zentr.-Pacific 107¾.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 232½. Franzosen 228. II. Orientanleihe 59 7/16. Galizier —. Ungar. Goldrente —.

*) per medio resp. per ultimo.

Frankfurt a. M., 13. November. Effekten-Sozietät. Kreditaktien 231⅞. Franzosen 227½. Lombarden —. 1860er Loose 123. Oesterreich-Galizier —,— Silberrente —. Oesterr. Papierrente —,—. Ungar-Goldrente 81⅞. II. Orientanleihe 59⅞. III. Orientanleihe —. Matt.

Wien, 13. November. (Schluß-Course.) Die Börse verlief bei vollständiger Geschäftsstille ohne erhebliche Coursveränderungen.

Papierrente 68,20. Silberrente 70,80. Oesterr. Goldrente 80,35. Ungarische Goldrente 94,65. 1854r Loose 122,00. 1860r Loose 127,75. 1864r Loose 160,00. Kreditloose 170,00. Ungar. Prämienl. 104,20. Kreditaktien 268,70. Franzosen 263,75. Lombarden 79,50. Galizier 238,75. Kasch.-Oderb. 113,50. Pardubitzer 105,00. Nordwestbahn 137,00. Elisabethbahn 175,20. Nordbahn 2285,00. Oesterreich-ungar. Bank 837,00. Türk. Loose 18,50. Unionbank 92,80. Anglo-Austr. 134,80. Wiener Bankverein 133,25. Ungar. Kredit 253,25. Deutsche Plätze 56,95. Londoner Wechsel 116,60. Pariser do. 46,00. Amsterdamer do. 96,00. Napoleons 9,30. Dukaten 5,56. Silber 100,10. Marknoten 57,60. Russische Banknoten 1,22¾.

Wien, 13. November. Abendbörse. Kreditaktien 268,20. Franzosen 263,50, Galizier 238,50, Anglo-Austr. 134,50, Lombarden 79,20, Papierrente 68,20, österr. Goldrente 80,25, ungar. Goldrente 94,60, Marknoten 57,60, Napoleons —,—, österr.-ungar. Bank —, —. Geschäftslos.

Petersburg, 13. November. Wechsel auf London 25¼. II. Orient-Anleihe 90½. III. Orientanleihe 90⅞.

Paris, 12. November. Boulevard-Verkehr. 3proz. Rente —,—, Anleihe von 1872 114,62½, Italiener —,—, Türken —,—, Türkenloose —,—, österreich. Goldrente 69¾, ungar. Goldrente 83,80, III. Orientanleihe 61,67½, Egypter 237,00. Behauptet.

Paris, 13. November. (Schluß-Course.) Ruhig.

3proz. amortisirb. Rente 82,70. 3proz. Rente 81,05. Anleihe de 1872 114,90, Italien. 5proz. Rente 79,00. Oesterr. Goldrente 69½. Ung. Goldrente 83½. Russen de 1877 91¾. Franzosen 576,25. Lombardische Eisenbahn-Aktien 171,25. Lombardische Prioritäten 257,00. Türken de 1865 11,25.

Credit mobilier 585, Spanier exter. 15 7/16, do. inter. 14 7/16, Suezkanal-Aktien 692, Banque ottomane 512, Societe generale 512, Credit foncier 1002, Egypter 236. Banque de Paris 828, Banque d'escompte 700, Banque hypothecaire 601, III. Orientanleihe 59½ exkl., Türkenloose —,—, Londoner Wechsel 25,30.

Florenz, 12. Novbr. 5 pCt. Italienische Rente 90,20. Gold 22,79.

London, 13. November. Consols 97 1/16, Italien. 5proz. Rente 78. Lombarden 6⅞, 3proz. Lombarden alte 10⅛, 3proz. do. neue 10, 5proz. Russen de 1871 86, 5proz. Russen de 1872 85¾, 5proz. Russen de 1873 88⅞, 5proz. Türken de 1865 11¼, 5proz. fundirte Amerikaner 105⅞, Oesterr. Silberrente 61¾, do. Papierrente —, Unger. Goldrente 82⅞, Oesterr. Goldrente 68⅞, Spanier 15⅝, Egypter —.

Wechselnotirungen: Deutsche Plätze 20,60. Wien 11,87. Paris 25,52. Petersburg 24⅞.

Platzdiskont 2⅞ pCt.

Newyork, 12. Novbr. (Schlußkurse.) Wechsel auf London in Gold 4 D. 79½ C. Wechsel auf Paris 5,25. 5pCt. fundirte Anleihe 102¼. 4pCt. fundirte Anleihe von 1877 103. Erie-Bahn 46¼. Central-Pacific 110. Newyork Centralbahn 129.

Produkten-Course.

Köln, 13. November. (Getreidemarkt.) Weizen hiesiger loco 23,50, fremder loco 23,00, pr. November 22,60, pr. März 23,60, p. Mai 23,50. Roggen loco 18,50, pr. November 15,95, pr. März 16,75, per Mai 16,70. Hafer loco 14,50. Rüböl loco 30,50, pr. Mai 30,50.

Bremen, 13. Novbr. Petroleum besser. (Schlußbericht.) Standard white loko 8,05, pr. Dezember 8,15, pr. Januar 8,30, per Febr.-März 8,30.

Hamburg, 13. Novbr. (Getreidemarkt.) Weizen loko flau, auf Termine matt. Roggen loko still, auf Termine ruhig. Weizen per November-Dezember 223 Br., 222 Gd., per April-Mai 232 Br., 231 Gd. Roggen per November-Dezember 159 Br., 158 Gd., per April-Mai 160 Br., 159 Gd. Hafer ruhig. Gerste ruhig. Rüböl matt, loko 58, per Mai 59. Spiritus still, per November 50½ Br., per Dezember-Januar 50 Br., pr. Januar-Februar 50 Br., per April-Mai 48¼ Br. Kaffee ruhig, Umsatz 2000 Sack. Petroleum behpt., Standard white loko 8,30 Br., 8,10 Gd., per November 8,20 Gd., per Dezember 8,25 Gd. — Wetter: Veränderlich.

Pest, 13. November. (Produktenmarkt.) Weizen loko und Termine flau, per Frühjahr 15,00 Gd., 15,05 Br. Hafer per Frühjahr 7,82 Gd., 7,85 Br. Mais per Mai-Juni 8,95 Gd., 9,00 Br. — Wetter: Prachtvoll.

Petersburg, 11. Novbr. Produktenmarkt. Talg loko 57,25, per August 58,00. Weizen loko 16,00. Roggen loko 9,25. Hafer loko 4,75. Hanf loko 32,00. Leinsaat (9 Pud) loko 16,50. — Wetter Frost.

Antwerpen, 13. November. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen weichend. Roggen flau. Hafer still. Gerste ruhig.

Marktpreise in Breslau am 13. November 1879.

Festsetzungen der städtischen Markt-Deputation.		schwere Höchster M. Pf.	schwere Niedrigst. M. Pf.	mittlere Höchster M. Pf.	mittlere Niedrigst. M. Pf.	leichte Waare Höchster M. Pf.	leichte Waare Niedrigst. M. Pf.
Weizen, weißer	pro 100 Kilog.	21 30	20 90	20 20	19 60	19 20	18 40
Weizen, gelber		20 50	20 30	19 70	19 30	18 90	17 90
Roggen,		— —	— —	— —	— —	— —	— —
Roggen,		17 10	16 80	16 50	16 20	16 —	15 60
Gerste, neue		17 —	16 60	15 90	15 30	14 90	14 40
Hafer, alter		— —	— —	— —	— —	— —	— —
Hafer, neuer		13 80	13 60	13 20	13 —	12 80	12 40
Erbsen		19 50	18 80	17 70	17 30	16 50	15 70

Pro 100 Kilogramm	fein		mittel		ordinäre	
Raps	23	25	22	—	20	—
Rübsen, Winterfrucht	22	50	21	—	19	—
Rübsen, Sommerfrucht	22	25	19	75	16	75
Dotter	21	—	19	—	16	—
Schlagleinsaat	25	50	23	50	20	—
Hanfsaat	17	—	16	—	14	—

Kleesamen: schwacher Umsatz, rother feine Qualitäten preishaltend, per 50 Kilogramm 40—45—50—53 M. weißer unverändert, per 50 Kilogr. 45—55—66—70 M. hochfeinerüber Notiz bez. Rapskuchen gut behauptet, per 50 Kilogr. 6,40—6,60 M. fremde 6 — 6,20 M. — Leinkuchen ohne Aenderung, per 50 Kg. 9,70 bis 9,90 M. fremde — Mark. — Thymothee behauptet, per 50 Kilogr. 17—20—22 Mark. — Lupinen: gut preishaltend, per 100 Kilgr. gelbe 7,80—8,30—9,00 Mark. blaue 7,70—8,20—8,80 Mark. — Bohnen: ohne Angebot, per 100 Kilogramm 20,00—21,00—21,50 Mark. — Mais, nur billiger verkäuflich, per 100 Kilogr. 13,30—13,60—14,30 Mrk. — Wicken: schwach zugeführt, per 100 Kilogr. 13,00—13,50—14,20 Mark. — Heu, per 50 Kilogr. 2,40 bis 2,80 M. — Stroh, per Schock 600 Kilogramm 19,00—22,00 M. Kartoffeln per Sack (2 Neuscheffel a 75 Klgr. Brutto = 150 Pfd.) beste 3,00 — 3,50—4,50 M. geringere 2,50—3,00 M., per Neuscheffel (75 Pfd. Brutto) beste 1,50—1,75—2,25 M. geringere 1,25 bis 1,50 M. per 2 Ltr. 0,10—0,15 Mark. — Mehl: in matter Stimmung, per 100 Kilog. Weizen fein 31,00—32,00 M. Roggen fein 27,50—28,50 M. Hausbacken 26,50—27,50 M., Roggen-Futtermehl 10,00—11,00 M. Weizenkleie 8,50 bis 9,50 M.

Produkten-Börse.

Berlin, 13. November. Weizen pr. 1000 Kilo loko 200—240 M. nach Qualität geford. Gelber Märk. — M. ab Bahn bezahlt. F. gelber Schlesischer — M. ab Bahn bez. Regulirungspreis f. d. Kündigung 221 M. Gekündigt 3,000 Ctr. Per November 221—221½ bez., per November-Dezember 221—221½ bez., per Dezember-Januar —,—, per Januar-Februar —, —, per April-Mai 232 bezahlt, per Mai-Juni 233½—234 bez. — Roggen per 1000 Kilo loko 155—177 M. nach Qualität gef. Russ. 155½—156½ a. K. bez. Inländ. 170—174 M. a. B. bez. F. Russischer — M. ab Kahn bez. Regulirungspreis f. d. Kündigung 156 M. bezahlt. Gekündigt 24,000 Ctr. Per November 156—156½—156 bez., per Nov.-Dez. 156—156½—156 bez., per Dezember-Januar 156½—157—156½ bezahlt, per Januar-Februar 159—159½ bis 159 bezahlt, per April-Mai 164—165½—164½ bezahlt, per Mai-Juni 164—164½—164 bez. — Gerste per 1000 Kilo loko 140—200 nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loko 133 bis 155 nach Qualität gefordert. Russischer 135 bis 140 bez., Pommerscher 140 bis 145 bez., Ost- und Westpreußischer 135 bis 144 bez., Schlesischer 142—147 bez., Böhmischer 142—147 bezahlt, Galizischer —,— bez. Gekündigt — Ctr. Regulirungspreis — bez. Per November 134 bez., per November-Dezember 134 bez., per April-Mai 145 bez., per Mai-Juni 147½—147 bez. — Erbsen per 1000 Kilo Kochwaare 175 bis 210 M., Futterwaare 165—174 M. — Mais per 1000 Kilo loko 145 bis 149 bez. nach Qualität. Rumänischer — ab Bahn bezahlt, Amerikanischer — f. W. bez. — Weizenmehl per 100 Kilo brutto 00: 32,50 bis 30,00 M., 0: 30,00—29,00 M., 0|1: 29,00—27,00 M. — Roggenmehl inkl. Sack 0: 24,25—23,00 M., 0|1: 23,00—22,00 M., per Nov. 22,50—22,60—22,55 bez., per Nov.-Dez. 22,50—22,60—22,55 bez., per Dez.-Januar 22,50—22,60—22,55 bez., per Januar-Februar 22,80—22,90—22,85 bez., per April-Mai 23,45—23,40 bez. Gek. — Ctr. Regulirungspreis für die Kündigung — bez. — Oelsaat per 1000 Kilo Winter-Raps 210—235 Mark, November-Dezember —,— bz., Winter-Rübsen 205—228 M., November-Dezember —,—. — Rüböl per 100 Kilo loko ohne Faß 55,0 M., flüssig —,— M., mit Faß — M., per Nov. 55,2—55,1 bez., per Nov.-Dez. 55,2—55,1 bez., per Dezember Januar 55,2—55,1 bez., per Jan.-Febr. — bez., per April-Mai 57,0—56,9 bezahlt, per Mai-Juni 57,3—57,2 bezahlt. Gekündigt — Centner. Regulirungspreis für die Kündigung — bez., gestern — bez. — Leinöl per 100 Kilo loko 66,0 M. — Petroleum per 100 Kilo loko 24,8 M., per November 24,4 M., per November-Dezember 24,4 Mark, per Dezember-Januar 24,8 bezahlt, per Januar-Februar 25,2 bez., per April-Mai — Mark, per September-Oktober —, — bez. Gekündigt 500 Ctr. Regulirungspreis für die Kündigung 24,4 bez. — Spiritus per 100 Liter loko ohne Faß 59,0 bez., per November 58,5 bezahlt, per November-Dezember 58,5 bezahlt, per Dezember-Januar 58,5 bezahlt, per April-Mai 60,0—60,4—60,2 bez., per Mai-Juni 60,4—60,5—60,4 bez. Gekündigt — Liter. Regulirungspreis für die Kündigung — bezahlt. (B. B.-Z.)

Stettin, 13. November. (An der Börse.) Wetter: Regnig. Temperatur + 5° R. Barometer 27,8. Wind: Nord. — Weizen ruhig, per 1000 Kilo loko gelber inländischer 204 bis 220 M., weißer 204—222 M., per November und November-Dezember 221 M. Gd., per Frühjahr 229 M. bez. — Roggen ruhig, per 1000 Kilo loko inländischer 162—168 M., Russischer 152—157 M., per November und November-Dezember 152 M. Gd., per Frühjahr 157,5 bis 156,5—157,5 M. bez., — M. Br. und Gd. — Gerste ruhig, per 1000 Kilo loko Brau- 150—154 M., Futter- 125 bis 130 M., Chevalier 165—172 M. bez. — Hafer stille, per 1000 Kilo loko inländ. 130—140 M., Russischer 124 bis 130 M. — Erbsen per 1000 Kilo loko Futter- 168 M. — Winterrübsen und Winterrapps ohne Handel. — Rüböl matt, per 100 Kilo loko ohne Faß bei Kleinigkeiten 57,5 M. Br., kurze Lieferung 54,5 M. ohne Faß bez., per November 57 M. bez., per November-Dezember 57 M. Br., per April-Mai 57,5 M. Br. — Spiritus matt, per 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 57,8 M. bez., mit Faß — M. bez., kurze Lieferung ohne Faß — M. bez., per November und November-Dezember 57,4 M. bez., per Dezember-Januar 57,4 M. bez., per Januar-Februar — M. Br. und Gd., per Frühjahr 59,3—59,5 M. bez., per Mai-Juni 60,1—60 M. bez. — Angemeldet: Nichts. — Regulirungspreise: Weizen 221 M., Roggen 152 M., Rüböl 57 M., Spiritus 57,4 M. — Petroleum loko 11,95—12—12,1 M. verst. bez., Regulirungspreis 8,25 M. trans. (Ostsee-Ztg.)

Meteorologische Beobachtungen zu Posen 1879.

Datum.	Stunde.	Barometer 260 über der Ostsee.	Thermometer.	Wind.	Wolkenform.
13. Nov.	Nachm. 2	27" 4'''28	+ 3°8	NW 2-3	bedeckt Ni.
13. „	Abnds. 10	27" 6'''11	+ 2°8	WNW 2-3	bedeckt Ni ¹)
14. „	Morgs. 6	27" 7'''69	+ 1°8	NW 2-3	bedeckt Ni.

¹) Regenmenge 8,6 Pariser Kubikzoll auf den Quadratfuß

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 12. November Mittags 1,02 Meter.
„ „ 13. „ „ 1,04 „

Berlin, 13. November. Die Meldungen von außerhalb hatten wenig anregend und eher schwach gelautet; aus Paris lagen wieder höchst trübe Schilderungen vor, und die Spekulation wollte politisch verstimmt sein. Besondere Gründe dafür waren zwar nicht zu ermitteln; vielmehr schien es sich dabei nur um eine Erklärung der allgemeinen Lustlosigkeit zu handeln, für welche in erster Linie die andauernde Ueberladung mit Hausse-Engagements in Betracht kommt. Auch die Meldungen von außerhalb boten der Haltung keine Stütze; allem Anschein nach haben die auswärtigen Plätze weder die Lust noch die Kraft, die hiesige Spekulation in ihren Bestrebungen zu fördern, und die Tendenz war eher schwach. Franzosen und Kredit-Aktien verloren Anfangs etwa 1½ M., auch Diskonto-Kommandit-Antheile und Laurahütte setzten schwächer ein, und Rumänier gaben ¼ nach. Der lokale Eisenbahn-Aktienmarkt lag still und wenig fest; Stammprioritäten behaupteten sich etwas besser. Bank- und Industriewerthe waren heute eher vernachlässigt und wenig fest. Doch waren einige große Spekulanten bemüht, einzelne Papiere, namentlich Dortmunder Union, zu halten und zu heben. Fremde Renten stellten sich Kleinigkeiten niedriger, Silberrente und österreichische Loose waren behauptet; auch österreichische Prioritäten gut beachtet. Russische Werthe namentlich Noten blieben matt und still. Deutsche Anleihen erschienen wenig verändert, Prioritäten fest. — Die zweite Stunde verlief gleichfalls lustlos bei sehr geringen Coursschwankungen; der Schluß war wenig verändert. Per Ultimo notirte man Franzosen 458—9—458,50, Kredit-Aktien 467,50 bis 8,50, Diskonto-Kommandit-Antheile 173,40—3,25—4—173,50. Hamburger verloren 1,25, Anhalter 0,50. Breslau-Warschauer Prioritäten 99,50. Der Schluß war recht fest.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 13. November 1879.

Preußische Fonds- und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	104,50 bz
do. neue 1876	4	96,90 bz
Staats-Anleihe	4	98,25 bz
Staats-Schuldsch.	3½	96,00 bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	
Berl. Stadt-Obl.	4½	103,20 bz
do. do.	3½	92,25 bz
Schldv. d. B. Kfm.	4½	
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	103,00 bz
do.	5	106,30 bz
Landsch. Central	4	97,10 bz G
Kur- u. Neumärk.	3½	90,75 bz
do. neue	3½	87,75 bz
do.	4	97,40 bz
do. neue	4½	
N. Brandbg. Cred.	4	
Ostpreußische	3½	86,90 bz
do.	4	96,40 bz
do.	4½	102,70 bz
Pommersche	3½	87,00 bz
do.	4	97,25 B
do.	4½	102,80 G
Posensche, neue	4	97,60 B
Sächsische	4	
Schlesische	3½	
do. alte A. u. C.	4½	
do. neue A. u. C.	4	
Westpr. rittersch.	3½	87,00 G
do.	4	96,90 bz
do.	4½	101,70 bz B
do. II. Serie	5	
do. neue	4	
do.	4½	101,80 G
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	98,60 bz
Pommersche	4	98,50 bz
Posensche	4	98,00 bz
Preußische	4	98,10 bz
Rhein- u. Westfäl.	4	98,25 G
Sächsische	4	98,50 bz
Schlesische	4	99,00 G
Souvereignes		20,30 G
20-Franksstücke		16,14 bzB
do. 500 Gr.		
Dollars		4,18.5 G
Imperials		16,67 G
do. 500 Gr.		13,94 bz
Fremde Banknoten		
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		80,50 B
Oesterr. Banknot.		173,50 bz
do. Silbergulden		175,00 G
Russ. Noten 100 Rbl.		213,25 bz

Deutsche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100 Th.	3½	143,50 bz G
Hess. Prsch. a 40 Th.	—	273,70 bz G
Bad. Pr.-A. v. 67.	4	131,90 B
do. 35 fl. Obligat.	—	171,25 bz
Bair. Präm.-Anl.	4	132,75 B
Braunschw. 20thl.-L	—	88,90 bz
Brem. Anl. v. 1874	4½	
Cöln.-Md.-Pr.Anl.	3½	132,30 bz G
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	125,80 G
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	113,50 B
do. II. Abth.	5	111,50 B
Hb. Pr.-A. v. 1866	3	186,25 bz
Lübecker Pr.-Anl.	3½	181,50 bz
Mecklenb. Eisenbsch.	3½	89,50 B
Meininger Loose	—	25,30 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	118,75 bz
Oldenburger Loose	3	150,00 B
D.-G.-C.-B.-Pf110	5	103,70 bz
do. do.	4½	98,50 bzG
Dtsch. Hypoth. unk.	5	101,80 bz G
do. do.	4½	98,90 G
Mein. Hyp.-Pf.	5	101,25 G
Nrdd. Grdcr.-H.-A.	5	96,50 bz G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	9425 bz G

Pomm. H.-B. I. 120	5	101,50 B
do. II. IV. 110	5	97,50 G
Pomm. III. rkz. 100	5	96,50 G
Pr. B.-C.-H.-Br. rz.	5	102,25 bz G
do. do. 100	5	100,00 bzG
do. do. 115	4½	99,25 bzG
Pr. C.-B.-Pfdbr. kd.	4½	100,80 G
do. unk. rückz. 110	5	110,10 bz
do. (1872 u. 74)	4½	
do. (1872 u. 73)	5	
do. (1874)	5	
Pr. Hyp.-A.-B. 120	4½	100,25 bz
do. do. 110	5	102,75 bz G
Schles. Bod.-Cred.	5	102,75 G
do. do.	4½	100,50 B
Stettiner Nat.-Hyp.	5	99,75 bz G
do. do.	4½	96,50 bz G
Kruppsche Obligat.	5	110,00 G

Ausländische Fonds.

Amerik. rkz. 1881	6	102,00 bz G
do. do. 1885	6	
do. Bds. (fund.)	5	100,90 bz
Norweger Anleihe	4½	
Newyork. Std.-Anl.	6	114,50 G
Oesterr. Goldrente	4	69,80 bz
do. Pap.-Rente	4½	59,25 bz B
do. Silber-Rente	4½	61,40 bz
do. 250 fl. 1854	4	115,70 bz B
do. Cr. 100 fl. 1858	—	328 bz G
do. Lott.-A. v. 1860	5	123,30 bz
do. do. v. 1864	—	304,25 bz B
Ungar. Goldrente	6	82,00 bz B
do. St.-Eisb.Akt.	5	81,60 bz
do. Loose	—	186,50 bz
do. Schatzsch. I.	6	
do. do. kleine	6	
do. do. II.	6	
Italienische Rente	5	77,50 bz
do. Tab.-Oblg.	6	
Rumänier	8	
Finnische Loose	—	46,70 bz
Russ. Centr.-Bod.	5	77,00 bz
do Engl. A. 1822	5	
do. do. A. v. 1862	5	85,50 bz
Russ.-Engl. Anl.		
Russ. fund. A. 1870	5	
Russ. cons. A. 1871	5	86,60 bz
do. do. 1872	5	86,60 bz
do. do. 1873	5	
do. do. 1877	5	88,00 bz
do. Boden-Credit	5	79,30 bz
do. Pr.-A. v. 1864	5	152,50 bz
do. do. v. 1866	5	149,50 bz
do. 5. A. Stiegl.	5	62,50 bz G
do. 6. do. do.	5	84,25 bz G
do. Pol. Sch.-Obl.	4	
do. do. kleine	4	
Poln. Pfdbr. III. E.	5	63,70 bz B
do. do.	4	
do. Liquidat.	4	56,10 bz B
Türk. Anl. v. 1865	5	
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez.	3	32,20 bz G

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	167,90 bz
do. 100 fl. 2 M.	167,15 bz
London 1 Lstr. 8 T.	20,345 bz
do. do. 3 M.	20,21 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	80,45 bz
Blg.Bkpl. 100 F. 3 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	173,40 bz
Wien. öst. Währ. 2 M.	172,25 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	212,25 bz
do. 100 R. 3 M.	210,25 bz
Warschau 100 R 8 T.	212,75 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4½, für Lombard 5½ pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. 4, Hamburg —, Leipzig —, London 3, Paris 3 Petersburg 6, Wien 4 pCt.

Bank- u. Kredit-Aktien.

Badische Bank	4	108,50 bz
Bk.f.Rheinl.u.Westf	4	37,00 bz B
Bk.f.Sprit-u.Pr.-H.	4	57,60 bz G
Berl. Handels-Ges.	4	78,70 bz G
do. Kassen-Verein.	4	163,00 bz
Breslauer Disk.-Bk.	4	91,90 bz
Centralbk. f. B.	4	7,70 bz
Centralbk. f. J. u. H.		65,00 G
Coburger Credit-B.	4	85,10 bz
Cöln. Wechslerbank	4	99,00 B
Danziger Privatb.	4	106,10 G
Darmstädter Bank	4	139,30 bz
do. Zettelbank	4	105,90 bz
Dessauer Creditb.	4	73,50 B
do. Landesbank	4	125,00 B
Deutsche Bank	4	131,75 bz G
do. Genossensch.	4	108,00 bz B
do. Hyp.-Bank.	4	88,00 G
do. Reichsbank.	4½	153,75 bz
Disconto-Comm.	4	173,00 bz
Geraer Bank	4	93,75 bzG
do. Handelsb.	4	50,00 B
Gothaer Privatbk.	4	96,00 B
do. Grundkredb.	4	87,50 bzB
Hypothek (Hübner)	4	86,90 bz G
Königsb. Vereinsb.	4	90,00 B
Leipziger Creditb.	4	145,25 bz G
do. Discontob.	4	82,00 bz B
Magdeb. Privatb.	4	114,00 bz G
Meckl. Bodencred.	fr.	58,50 B
do. Hypoth.-B.	4	70,00 bz G
Meining. Creditbk.	4	85,60 bz G
do. Hypothekenbk.	4	90,50 B
Niederlausitzer Bank	4	91,50 G
Norddeutsche Bank	4	153,75 B
Nordd. Grundkredit	4	40,00 bz G
Oesterr. Kredit	4	
Posener Spritaktien	4	46,75 B
Petersb. Intern.Bk.	4	96,75 G
Posen.Landwirthsch	4	63,00 G
PosenerProv.-Bank	4	107,50 G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Bodenkredit	4	65,60 bz B
do. Zentralbdn.	4	125,70 bz B
do. Hyp.-Spielh.	4	112,75 bz
Produkt.-Handelsbk	4	79,40 bz
Sächsische Bank	4	111,20 bz
Schaaffhaus.Bankv.	4	91,25 bz G
Schles. Bankverein	4	103,60 bz G
Südd. Bodenkredit	4	124,70 bz G

Industrie-Aktien.

Brauerei Patzenhof.	4	120,00 bz
Dannenb. Kattun.	4	20,50 G
Deutsche Baugef.	4	58,75 G
Dtsch. Eisenb.-Bau.	4	8,90 bz
Dtsch. Stahl- u.Eis.	4	
Donnersmarckhütte	4	47,50 bz G
Dortmunder Union	4	16,00 B
Egell. Masch.-Akt.	4	29,00 bz B
Erdmannsd. Spinn.	4	20,00 bz B
Flora f.Charlottenb.	4	
Frist u. Roßm. Näh.	4	57,00 bz
Gelsenkirch.-Bergw.	4	119,90 bzG
Georg-Marienhütte	4	79,90 bz
Hibernia u. Shamr.	4	73,75 bzG
Immobilien (Berl.)	4	77,00 G
Kramsta, Leinen-F.	4	86,25 bz
Lauchhammer	4	34,70 bz G
Laurahütte	4	93,30 bz B
Luise Tiefb.-Bergw.	4	60,25 bz G
Magdeburg.Bergw.	4	128,00 bz G
Marienhüt.Bergw.	4	69,40 bzG
Menden u. Schw.B.	4	82,00 bz G
Oberschl. Eis.-Bed.	4	47,75 bzG
Ostend	4	
Phönix B.-A.Lit.A	4	77,25 bz G
Phönix B.-A.Lit.B.	4	
Redenhütte	4	161,00 G
Rhein.-Nass.Bergw.	4	81,25 bz G
Rhein.-Westf. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	21,75 G
Unter den Linden	4	8,50 bz G
Wöhlert Maschinen	4	17,00 bz B

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastricht	4	17,70 bzG
Altona-Kiel	4	133,25 bz
Bergisch-Märkische	4	91,75 bz
Berlin-Anhalt	4	98,10 G
Berlin-Dresden	4	11,60 bzG
Berlin-Görlitz	4	16,25 bz
Berlin-Hamburg	4	181,75 bz
Brl.-Potsd.-Magd.	4	93,60 bzG
Berlin-Stettin	4	109,80 bz
Bresl.-Schw.-Frbg.	4	89,50 bz
Cöln-Minden	4	142,60 bz
do. Lit. B.		
Halle-Sorau-Guben	4	14,10 bz
Hann.-Altenbeken	4	12,90 bzG
do. II. Serie		
Märkisch-Posener	4	23,10 bz
Magd.-Halberstadt	4	142,30 bzG
Magdeburg-Leipzig	4	
do. do. Lit. B.	4	
Münster-Hamm	4	97,75 G
Niederschl.-Märk.	4	97,80 G
Nordhausen-Erfurt	4	21,50 bzG
Oberschl. Lit.A u.C.	3½	166,20 bzG
do. Lit. B.	3½	142,25 B
do. Lit. C.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	53,00 bz
Rechte Oderuferb.	4	132,75 bz
Rheinische	4	146,50 bz
do. Lit.B.v.St gar.	4	96,40 bz
Rhein-Nahebahn	4	10,29 bz
Stargard-Posen	4½	102,00 G
Thüringische	4	142,20 bz
do. Lit.B.v.St.gar.	4	95,10 bz
do. Lit.C.v.St gar.	4½	104,85 bz
Weimar-Geraer	4½	45,90 bz
Albrechtsbahn	5	19,80 bzG
Amsterd.-Rotterd.	4	122,30 bz
Aussig-Teplitz	4	174,00 bz
Böhm. Westbahn	5	83,75 bzG
Brest-Grajewo	4	46,75 bz
Brest-Kiew	4	
Dux-Bodenbach	4	38,50 bzG
Elisabeth-Westbahn	5	76,40 bz
Kais. Franz Joseph	5	65,60 bz
Gal. (Karl Ludwig.)	5	104,10 bz
Gotthard-Bahn	6	46,50 B
Kaschau-Oderberg	5	48,60 bzG
Ludwigsb.-Berbach	4	191,00 bz
Lüttich-Limburg	4	15,50 bz
Mainz-Ludwigsh.	4	82,60 bz
Oberhess. v.St. gar.	—	
Oestr.-frz. Staatsb.	5	
do. Nordw.-B.	5	239,00 bz
do. Litt. B.	5	119,25 bzG
Reichenb.-Pardubitz	4½	45,70 bz
Kronpr. Rud.-Bahn	5	61,30 bzG
Rjask-Wyas	5	
Rumänier	4	42,80 bz
Russ.Staatsbahn	5	135,75 bz
Schweizer Unionb.	4	11,59 bz
Schweizer Westbahn	4	14,00 bz
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau-Prag	4	45,00 bzG
Vorarlberger	5	62,00 bzB
Warschau-Wien	4	252,50 bzG

Eisenbahn-Stammprioritäten.

Altenburg-Zeitz	5	
Berlin-Dresden	5	29,25 bz
Berlin-Görlitzer	5	60,25 bzG
Breslau-Warschau	4	
Halle-Sorau-Gub.	5	64,75 bz
Hannover-Altenbek.	5	29,50 bzG
do. II. Serie	5	
Leipz.-Gaschw.-Ms.	5	
Märkisch-Posen	5	98,60 bzG
Magd.-Halberst. B.	3½	84,25 bzG
do. do. C.	5	116,25 bzG
Marienb.-Mlawka	5	84,50 bzG
Nordhausen-Erfurt	5	82,00 bzG
Oberlausitzer	5	
Ostpreuß. Südbahn	5	95,25 bzB
Posen-Creuzburg	5	62,25 bzB
Rechte Oderuf.Bahn	5	132,40 bz
Rumänische	8	101,60 bzG
Saalbahn	3	
Saal-Unstrutbahn	5	
Tilsit-Insterburg	5	83,00 bzG
Weimar-Geraer	5	

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	97,50 G
do. do. II.	5	100,75 bzG
do. do. III.	5	100,75 bzG
Berg.-Märkische I.	4½	
do. II.	4½	
do. III. v. St. g.	3½	88,50 bzG
do. do. Litt. B.	3½	88,50 bzG
do. do. Litt. C.	3½	84,20 B
do. IV.	4½	
do. V.	4½	101,25 G
do. VI.	4½	102,00 G
do. VII.	4½	101,20 B
Aachen-Düsseldf. I.	4	95,50 B
do. do. II.	4	95,50 B
do. do. III.	4½	
do.Düss.-Elb.-Pr.	4	95,75 B
do. do. II.	4½	
do. Dortm.-Soest	4	95,00 G
do. do. II.	4½	101,00 G
do. Nordb.Fr.W.	5	101,70 B
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do. III.	4½	100,50 B
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	101,30 bzB
do. Litt. B.	4½	101,30 bzB
Berlin-Görlitz	5	101,50 bzG
do. do. Litt. B.	4½	99,25 bz
Berlin-Hamburg	4	
do. do. II.	4	
do. do. III.	5	102,20 bzB
Brl.-Ptsd.-M.A.B.	4	
do. do. C.	4	97,00 G
do. do. D.	4½	101,50 B
do. do. F.	4½	101,25 bzB
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	96,50 bz
do. do. III.	4	96,50 bz
do. IV. v. St. g.	4½	102,80 G
do. VI. do.	4	96,50 bz
do. VII.	4½	101,25 G
Bresl.-Schw.-Freib.	4½	
do. do. Litt.G.	4½	100,50 G
do. do. Litt.H.	4½	99,90 bz
do. do. Litt. I.	4½	99,90 bz
do. do. 1876	5	104,00 B
Cöln-Minden IV.	4	96,60 bzB
do. do. V.	4	96,30 G
do. do. VI.	4½	101,75 bzG
Halle-Sorau-Guben	4½	102,60 G
do. do. C.	4½	
Hannov.-Altenbk. I.	4½	100,00 bz
do. do. II.	4½	99,90 bz
do. do. III.	4½	100,75 B
Märkisch-Posener	4½	100,90 G
Magd.-Halberstadt	4½	
do. do. de 1865	4½	101,50 B
do. do. de 1873	4½	100,80 bz
do. Leipz. A.	4½	102,80 G
do. do. B.	4	95,90 bzG
do. Wittenberge	4½	
do. do.	3	83,50 G
Niederschl.-Märk. I.	4	97,80 G
do. II. a 62½ thlr.	4	97,00 G
do. Obl. I. u. II.	4	97,80 G
do. do. III conv.	4	97,75 B
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	
do. E.	3½	89,40 G
do. F.	4½	
do. G.	4½	102,50 B
do. H.	4½	102,75 G
do. v. 1869	4½	102,20 G
do. v. 1873	4	
Oberschles. v. 1874	4½	101,75 G
do. Brieg-Neisse	4½	101,10 bzG
do. Cos.-Oderb.	4	
do. do.	5	101,75 bzG
do. Nied.-Zwgb.	3½	
do. Starg.-Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Ostpreuß. Südbahn	4½	100,50 B
do. Litt. B.	4½	
do. Litt. C.	4½	
Rechte-Oder-Ufer	4½	102,20 bzG
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. v. 1858, 60	4½	101,60 G
do. v. 1862, 64	4½	101,60 G
do. v. 1865	4½	101,60 G
do. 1869, 71, 73	4½	101,75 G
do. v. 1874,	5	101,75 G
Rh.-Nahe v. St. g.	4½	102,75 G
do. II. do.	4½	102,75 G
Schlesw.-Holstein	4½	
Thüringer I.	4	96,80 B
do. II.	4½	
do. III.	4	
do. IV.	4½	102,00 B
do. V.	4½	102,00 B

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	81,00 bzG
Gal. Karl-Ludwig I.	5	88,80 G
do. do. II.	5	87,70 bzG
do. do. III.	5	87,20 bz
do. do. IV.	5	87,10 G
Lemberg-Czernow. I.	5	73,10 bzG
do. II.	5	75,40 bzG
do. III.	5	69,90 bzG
do. IV.	5	66,50 bzG
Mähr.-Schl. C.-B.	fr.	28,00 bzG
Mainz-Ludwigsb.	5½	
do. do.	3	
Oesterr.-Frz.-Stsb.	3	353,00 B
do. Ergänzsb.	3	346,50 bz
Oesterr.-Frz.-Stsb.	5	102,60 bzG
do. II. Em.	5	102,60 bzG
Oesterr. Nordwest.	5	83,75 bzG
Oest.Nrdwstb.Lit. B	5	78,75 G
do. Geld-Priorit.	5	
Kronpr. Rud.-Bahn	5	76,60 G
do. do. 1869	5	75,09 bz
do. do. 1872	5	74,40 bz
Rab-Graz Pr.-A.	4	86,50 bzG
Reichenb.-Pardubitz	5	74,00 G
Südösterr. (Lomb.)	3	254,25 bz
do. do. neue	3	254,25 bz
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	
do. do. 1877	6	
do. do. 1878	6	
do. do. Oblig.	5	88,50 bz
Brest-Grajewo	5	84,25 G
Charkow-Asow g.	5	91,70 G
do. in Lstr. a 20 40	5	
Chark.-Krementsch.	5	89,00 bzB
Jelez-Orel, gar.	5	90,30 G
Koslow-Woron. gar	5	95,00 B
Koslow-Woron. Ob.	5	78,25 bz
Kursk-Chark. gar.	5	91,80 bz
K.-Chark-As. (Obl.)	5	81,00 bzB
Kursk-Kiew, gar.	5	96,60 bzG
Losowo-Sewast.	5	78,40 G
Mosko-Rjäsan	5	100,40 bzG
Mosk.-Smolensk	5	92,80 bzG
Schuja-Iwanow.	5	91,50 bzB
Warschau-Teresp.	5	94,10 G
do. kleine	5	94,20 G
Warschau-Wien II.	5	101,50 bz
do. III.	5	99,60 G
do. IV.	5	96,60 G
Zarskoe-Selo	5	73,75 G

Druck und Verlag von W. Decker u. Co. (E. Röstel) in Posen.